



Paris, le 10 DÉCEMBRE 2019

10 décembre 2019

53^{ème} CPPNI

Délégation UNSA :

- ✓ Nathalie WETZEL
- ✓ Nora ROY
- ✓ Roger DILLENSEGER
- ✓ Florent MONTEILHET

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Dès la parution du rapport du Haut-Commissaire sur la réforme généralisée des retraites et face aux inquiétudes des salariés, notre Fédération **UNSA-Ferroviaire** a annoncé son intention forte de s'opposer à ce qui s'apparente à un « hold-up » pour les salariés et plus particulièrement pour ceux de l'opérateur historique. En effet, à la suite de plusieurs réformes des retraites déjà initiées en 2008, 2010 et 2014, cette nouvelle remise en cause vient, une fois, de plus trahir le contrat de travail et le contrat social qui lient la SNCF et ses employés.

Les réformes successives, sur les retraites ou sur le ferroviaire, n'ont rien changé à la sécurité et aux conditions de production du secteur. Les formations spécifiques, les aptitudes physiques, la continuité de service, le travail de nuit et les week-ends, etc ... sont autant de contraintes qui font partie du quotidien des cheminots. Les équilibres admis depuis plus de 80 ans sont, aujourd'hui, remis en cause de toutes parts.

Pour revenir sur la méthode des concertations sectorielles menées sur la réforme des retraites, l'**UNSA-Ferroviaire** a, dès le démarrage des travaux,

sollicité des échanges formels validés par des relevés de conclusions faisant état des avancées des discussions. A ce stade, après quatre réunions avec le Secrétaire d'Etat et le Haut-Commissaire aux retraites, la situation reste au point mort. Aucune réponse n'est donnée aux nombreuses interrogations de l'UNSA.

Face à nos revendications claires et non dogmatiques, l'exécutif semble privilégier la confrontation au Dialogue Social, avec les risques que cela comporte. A défaut d'écouter les partenaires sociaux, l'exécutif se met directement en porte à faux face aux attentes pressantes du corps social et plus globalement des citoyens.

Nos revendications sont légitimes et lisibles, à savoir :

- ✓ la prise en compte de la pénibilité reconnue des métiers du ferroviaire,
- ✓ la reconnaissance des contraintes liées à la continuité de service,
- ✓ le refus de la paupérisation des salariés et des pensionnés,
- ✓ des effectifs à la hauteur des enjeux,
- ✓ le rattrapage du pouvoir d'achat.

Nous restons en attente des annonces du Premier Ministre de demain.

Par ailleurs, alors que les engagements de la réunion tripartite du 15 juin 2018 restent en stand-by, nous affichons nos inquiétudes face au désengagement de l'État qui se traduit par un raboutage de 300 millions d'euros sur le budget RÉSEAU 2020.

Ce budget affiche :

- ✓ Un désengagement à hauteur de 232 millions d'Euros de l'État sur les investissements,
- ✓ Une productivité accrue sur les effectifs de 260 Emplois Disponibles (ED) en point de sortie 2018, pour un besoin d'effectifs à hauteur de plus 632 ED en 2020,
- ✓ Une politique d'externalisation massive.

En n'assumant ainsi pas ses engagements, l'État ne peut pas être considéré comme un partenaire fiable. Cette situation ne fait qu'accentuer nos craintes

sur la pérennité du réseau capillaire pour lequel nous restons en attente du rapport PHILIZOT. La non-parution de celui-ci laisse à penser que les orientations de ce rapport ne sont pas très avouables.

Dans ce contexte tendu, nos travaux se poursuivent avec le chapitre important des classifications et rémunérations et cette nouvelle V8 qui intègre quelques unes de nos revendications :

- ✓ La transposition de l'accord de branche qui devra se faire en priorité par accord d'entreprise
- ✓ La progression de 1 à 2 classes pour chaque emploi-type élargie à tous les collègues
- ✓ La présentation du bilan des évolutions chaque année au sein du CSE de l'Entreprise Ferroviaire
- ✓ L'intégration d'un emploi-type de formateur dans de nombreuses familles
- ✓ La création de l'emploi-type chef / cheffe d'escale
- ✓ La réévaluation de nombreux emplois-types de manager de proximité à la classe 5 au lieu de 4
- ✓ L'augmentation des montants de RAG minimum
- ✓ L'abaissement du délai entre les seuils de rémunérations minimales à 3 ans.
- ✓ L'abaissement du nombre d'années pour le versement de la prime d'ancienneté à 3 ans
- ✓ Le calcul de la prime d'ancienneté par rapport à la RAG appliquée
- ✓ Le calcul de l'ancienneté dans la branche ou l'entreprise (au plus favorable pour l'agent)

L'**UNSA-Ferroviaire** reste en attente d'avancées sur des points essentiels à savoir :

- ✓ La Rémunération Annuelle Garantie (RAG) doit être augmentée et devrait être complétée par un pourcentage mensuel minimum. Notre objectif est de limiter les fluctuations trop importantes de salaire d'un mois sur l'autre, notamment pour faire suite au prélèvement des impôts à la source.
- ✓ Si un agent n'a pas perçu l'intégralité de sa RAG, la régularisation devra être effectuée avant la fin du premier mois de l'année civile suivante.

- ✓ Le pourcentage d'ancienneté doit être revu à la hausse et s'appliquer à toutes les classes, cadres inclus, sur le salaire réel.
- ✓ Le caractère particulier de la production ferroviaire doit être intégré dans ces négociations, notamment la reconnaissance du travail de nuit, de week-end et férié, ainsi que toutes les sujétions inhérentes à la production ferroviaire.
- ✓ Les emplois-types “ agent d'accompagnement de trains de voyageurs” et “agent relation clients” doivent être deux emplois-types différents,
- ✓ Des emplois-types supplémentaires doivent être ajoutés, notamment pour les familles :
 - Maintenance, ingénierie et travaux du réseau ferré,
 - Maintenance Matériel roulant et spécialisée
 - Circulation / Exploitation
 - Responsable / management
 - Service Informatique (SI) et Digital
 - Medical / Social
- ✓ La réévaluation des cotations de certains emplois types qui sont pour l'UNSA-Ferroviaire sous évalués.
- ✓ La création d'une instance ad hoc pour porter les réclamations individuelles et collectives suite aux processus managériaux d'évolution de carrière.
- ✓ La réévaluation de l'emploi-type de manager de proximité Relation Client à la classe 5 minimum.
- ✓ Sur le champ d'application du chapitre « rémunérations », les salariés à statut sont écartés de cette disposition conformément à l'article 2101-3 de la loi de 2014 ; il est inutile de le confirmer dans ce texte.

Concernant le projet d'accord ProA :

L'UNSA-Ferroviaire demande que la V2 de l'accord fasse l'objet de quelques ajustements supplémentaires et d'éclaircissements quant au rôle de la CPNE et la CPPNI.

L'**UNSA-Ferroviaire** demande que la liste des certifications soit créée en CPNE et que la CPPNI puisse valider, modifier et suivre les évolutions de cette liste. La liste des certifications doit répondre à certains critères, dont ceux des métiers en tension, en risque d'obsolescence ou de mutation, de digitalisation et de dématérialisation.

La certification doit permettre au salarié de bénéficier d'une promotion ou d'une reconversion.

Sur ces dossiers importants et contraints par le calendrier de la Loi relative au Nouveau Pacte Ferroviaire, l'**UNSA-Ferroviaire** appelle toutes les parties prenantes à prendre leurs responsabilités. Nous considérons qu'un échec des négociations sur ces thèmes mettrait l'ensemble du secteur en fragilité sociale avant même la mise en œuvre réelle de la concurrence ferroviaire.

Dans ce marasme social, force est de constater que les propositions syndicales de l'**UNSA-Ferroviaire** trouvent un **écho favorable** dans la BRANCHE.

Nous en voulons pour preuve les résultats obtenus lors des dernières élections professionnelles, notamment chez :

- ✓ MASTERIS à hauteur de 73%,
- ✓ EUROSTAR à hauteur de 60%,
- ✓ VFLI à hauteur de 30%.

Ces résultats nous confortent dans le choix qui consiste à pratiquer une politique contractuelle responsable au bénéfice des salariés et nous encouragent dans cette voie.

Merci pour votre écoute.